

Maschinenbau Wimmer entwickelt extravagante Gartenbahnen

Stapellauf für die Porsche-Bahn

Von Petra Schlierf

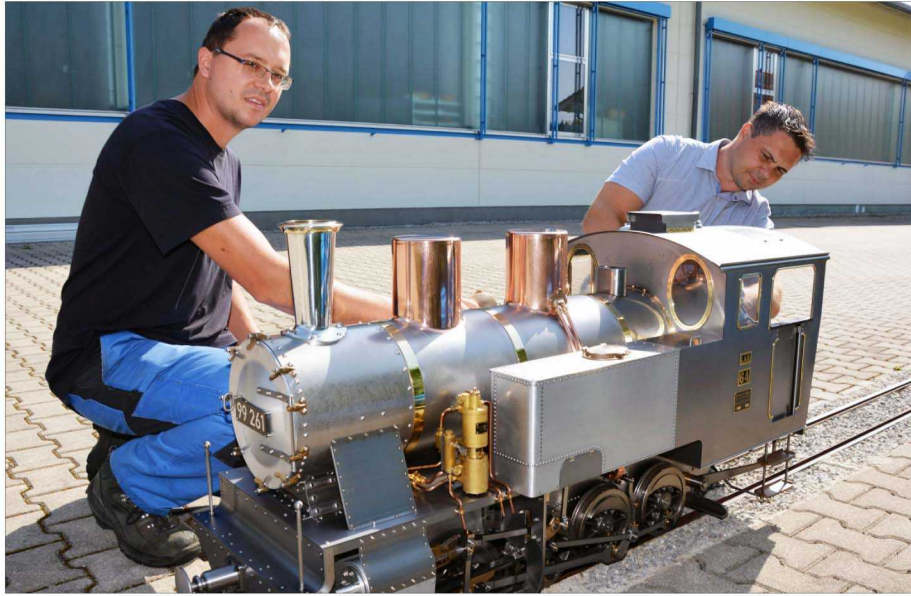
Blank poliert funkelt die Dampflok mit der Seriennummer 000 in der Sonne. Durch die Luke im Führerhaus schaufelt Wolfgang Wimmer Kohle in den Kessel. Etwa eine Stunde wird es dauern, bis die Lok unter Dampf steht und über das Firmengelände der Überseer Firma Wimmer tuckern kann. Eine ganz normale Dampflok, könnte man meinen. Aber: Die LAG 64 ist nagelneu – und reicht ihren Konstrukteuren gerade einmal bis zum Knie.

Der bisher einzige originalgetreue Nachbau dieses Lok-Typs wird ab kommendem Jahr Besucher der Porsche-Traumwelt in Anger befördern. Noch aber ist sie der ganze Stolz von Wolfgang Wimmer und den Mitarbeitern seiner Maschinenbaufirma in Übersee, selbstverständlich direkt an einer echten Bahnstrecke gelegen.

„Zehn Prozent Umsatz, 90 Prozent Spaß“

Seine Bahnen versteht Wimmer als Prestige-Projekte, denn das Hauptgeschäft des Unternehmens liegt fernab vom Modellbau. 1998 hatte der Unternehmer die Bauwerkstatt seines Vaters übernommen. Der Industriemechaniker und Maschinenbau-Ingenieur baute die Firma zum Maschinenbaubetrieb mit inzwischen 23 Angestellten aus. Die meisten Metallteile, die das Werk verlassen, laufen nicht auf Schienen, sondern dienen später einmal der Folienproduktion und in anderen Industriebetrieben. 90 Prozent der Umsätze generiert das Unternehmen über die Zulieferfertigkeit. „Die Gartenbahnen sind zwar nur zehn Prozent vom Umsatz, aber 90 Prozent vom Spaß. Das ist unser Herzblut“, erzählt Wimmer, der beim Erzählen über seine Bahnen gelegentlich den sachlichen Geschäftsmann hinter sich lässt und ins Schwärmen gerät.

Die Idee zum Bau von Gartenbahnen stammt von Maximilian Standl, der mit Wimmer lange als Konstrukteur einer Zuliefererfirma zusammengearbeitet hatte. Als dieser in Rente ging, wollte sich das eingespielte Duo aber



Schmuckstück für die Traumwelt: Zwei Jahre Entwicklungsarbeit haben Markus Maier (links) und sein Chef Wolfgang Wimmer in den Nachbau der LAG 64 gesteckt. – Fotos: Schlierf

nicht trennen. Standl, ein passionierter Hobby-Eisenbahnbauer aus Tittmoning, der in den 80er Jahren ein Modellbaugeschäft in Burg hausen betrieben hat, schlug 2005 den Bau einer Gartenbahn vor.

Bei Wolfgang Wimmer rannte er damit offene Türen ein, denn auch er outet sich als Eisenbahn-Fan seit Kindertagen. Ein kommerzieller Gedanke steckte damals noch nicht dahinter. Den Elektro-Prototyp hat er deshalb behalten.

Kaum war die Elektrobahn fertig, machte sich das Unternehmen erneut an einen Auftrag, der sich als echte Herausforderung entpuppen sollte. Das Team bewarb sich um den Bau der Gartenbahn für die Porsche-Traumwerk. Initiator Hans-Peter Porsche

war begeistert und gab Wimmer den Zuschlag.

Eine Dampflok sollte es werden und zwar nicht irgendeine, sondern die LAG 64 von Krauss-Maffei. Dieses Modell wurde im Original nur ein einziges Mal gebaut und war Teil der Regensburger Walhalla-Bahn, doch dieses Original war seit über 50 Jahren verschrottet, als sich das Team, zu dem inzwischen auch Konstrukteur Markus Maier gestoßen war, ans Werk machten. „Dann wurde aus Spaß Ernst“, erzählt Wimmer mit einem Augenzwinkern.

Alles, was die drei hatten, war der Originalplan aus dem Archiv von Krauss-Maffei, der nur aus drei Ansichten bestand, und ein Foto von 1926. Fast vier Jahre

nutzten sie jede freie Minute für das Traumwerk-Projekt. Ziel war es, das Original bis auf die letzte Niete originalgetreu nachzubauen – zumindest nach außen hin. Das Innenleben hingegen konnten die beiden Konstrukteure nicht einfach im Maßstab 1:5 umsetzen, erzählt Maier: „Wenn man das macht, stimmen die Druckverhältnisse nicht mehr. Deswegen muss man alles neu berechnen. Die Dampfrohre wären im Maßstab so klein, dass nicht mehr genügend Dampf durchgehen würde.“

All das mussten sich Standl und Maier selbst erarbeiten, erklärt Maier: „Wir haben es zwar mit einer Technik zu tun, die schon über 100 Jahre alt ist, heute aber schon wieder in Vergessenheit geraten ist. Deswegen muss man sich

dieses Wissen über alte Lehrbücher selbst aneignen.“

Die Dampflok wurde letztlich sogar zum Vermächtnis von Maximilian Standl. Er starb im Januar 2015, ohne „seine“ Lok jemals gesehen zu haben. Zum Gedenken ziert die Herstellerplakette der Lok der Schriftzug „Wimmer + Standl“.

Weil die Lok später einmal öffentlich ihre Kreise ziehen soll, hatte Sicherheit oberste Priorität. So wurde eigens eine Steuerung mit Not-Aus-Funktion und eine Auflaufbremse für die Waggons nach dem Vorbild der Waldenburger Bahn entwickelt. So hielt das 9 km/h schnelle Gespann später den strengen Blicken der TÜV- und DEKRA-Prüfer stand.

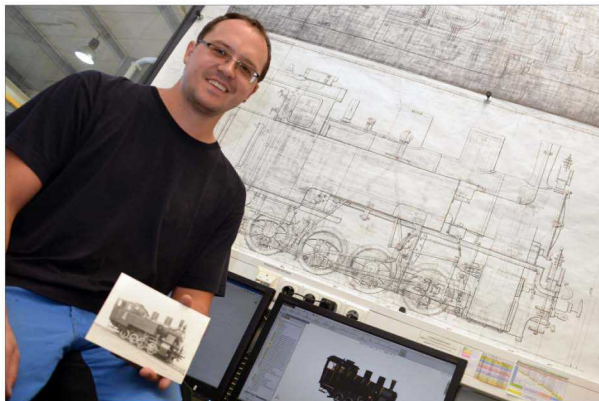
2017 gibt die Lok Volldampf

Stapelweise Ordner dokumentieren Technik und Material, die in der Bahn steckt. „Wenn wir vorher gewusst hätten, was allein an Bürokratie auf uns zukommt, hätten wir wahrscheinlich gar nicht erst angefangen. Es hat allein drei Monate gedauert, bis wir gewusst haben, welche Sachverständige bei der DEKRA für uns zuständig sind“, erzählt Maier rückblickend.

Doch die Mühe hat sich gelohnt. Allerdings macht allein der langwierige Entwicklungsprozess das Projekt unbezahlbar, meint Wimmer. Eine Summe im Wert einer Luxuslimousine werde am Ende auf der Rechnung für die Porsche-Bahn stehen, wobei es sich dabei um einen rein kalkulatorischen Wert handle.

Sämtliches Zubehör wie Schienen oder die kleine Kohleschaukel sind übrigens ebenfalls selbst entworfen und im Haus gefertigt. Ab Frühjahr 2017 wird die Bahn auf dem Traumwerk-Gelände ihre Runden drehen – typisch Bahn – mit etwas Verspätung, denn auch die Infrastruktur mit Lokschuppen, Kohlebunker und Wasserversorgung war bei der Museumseröffnung im Juni noch nicht ganz fertig.

Ein Spielzeug ist die Bahn allerdings nicht. Wer sie fahren will, muss das in einem einwöchigen Kurs samt Zertifikat lernen.



Mit Hilfe alter Fotos und der Originalpläne (im Hintergrund) hat Entwickler Markus Maier die Lok rekonstruiert.



Wie die große Schwester wird auch die Mini-Lok mit Kohle betrieben.